Das Blatt kostet auswärts, durch die Post oder den Buchhandel bezogen, 1 Thlr. pr. Ct. vierteljährlich.

Bremer Handelsblatt

in Verbindung

mit O. Hübners Nachrichten aus dem Gebiete der Staats- und Volkswirthschaft und dessen Versicherungs-Zeitung.

Inserate (4 Grote die Petitzeile) nehmen die Expedition in Bremen und die Buchhandlung von H. Hübner in Leipzig entgegen.

№ 137. Bremen, den 26. Mai 1854.

Inhalt.

Berichte deutscher Handelskammern für 1853.

Es liegen nunmehr in ziemlicher Anzahl die Berichte der officiellen Vertreter der Kaufmannschaften in deutschen Städten über das abgelaufene Geschäftsjahr vor uns. Im Ganzen ergiebt sich aus der Lectüre derselben die Bestätigung der Thatsache, daß trotz mancher Hemmnisse überall in Deutschland Handel und Wandel im Fortschreiten begriffen sind und daß namentlich unseren vaterländischen Producenten der ihnen gebührende Gewinnantheil von der über die ganze Erde gesteigerten Consumtion zu gute kommt. Schade nur, daß man in diesem Augenblicke der Freude über einen Zustand, welcher langsam in langem Frieden herangereift ist, nicht Raum geben kann, ohne durch das Wetterleuchten im Osten an das Aufsteigen schwerer Wolken erinnert zu werden, von denen Keiner weiß, ob sie die Luft reinigen und fruchtbaren Regen ausgießen, oder den Fleiß und die Hoffnung vieler Jahre mit einem Male zerstören werden.

Wenn wir die Berichte selbst kurz charakterisiren wollen, so können wir sie in zwei Klassen zerlegen. Der Gegensatz von Freihandel und Schutzzoll mußte nothwendig in denselben seinen Ausdruck finden, und da das locale Interesse bestimmter Gegenden, dessen Wahrung sogar Pflicht für die Berichterstattenden ist, leicht den Blick für die Bedürfnisse der Allgemeinheit trübt, so dürfen wir uns selbst nicht wundern, wenn hier und da in demselben Berichte bei der Collision von Interessen auf engem Raume naive Abweichungen von dem überwiegenden Principe zu Tage treten. Es würde uns zu weit führen, wollten wir in jedem einzelnen Falle, wo wir uns im Widerspruche mit den aufgestellten Ansichten befinden, unsere eigene Auffassung polemisch entwickeln; wir beschränken uns darauf, unseren Lesern die interessanteren Thatsachen, welche sich in den vorliegenden Schriften finden, vorzuführen, und überlassen ihnen das Urtheil, welches sie darauf bauen wollen. Den Anfang unserer Rundschau machen wir heute mit den Berichten von Stettin und Königsberg, welche uns als Repräsentanten des Ostseehandels dienen müssen. Die Rhederei der Ostseehäfen, welche bekanntlich in früheren Jahren mit schwierigen Verhältnissen zu kämpfen hatte, nahm in dem Zeitraum, welchen die Berichte umfassen, einen erfreulichen Aufschwung. Die Ursache der Besserung ist nicht allein in der starken Nachfrage zu suchen, welche für die eigenen Ausfuhrproducte der Ostseeprovinzen stattfand, sondern eben so sehr in der Rückwirkung, welche der wachsende Verkehr mit andern Welttheilen, namentlich Australien, auch auf die dabei nicht unmittelbar betheiligten Gegenden äußerte. Die Frachten erreichten einen noch höheren Standpunkt wie im J. 1847 und werden nur übertroffen durch die in der kurzen Periode von 1825 gezahlten Sätze. „Damals aber war, wie der Stettiner Bericht bemerkt, die ganze Frachtconjunctur nur Folge einer fieberhaften Aufregung im europäischen Handel, die schon am Ende desselben Jahres in eine mit großen Verlusten verbundene Reaction umschlug, während die günstigen Resultate, welche unsere und alle übrigen Rhedereien aus dem Jahre 1853 aufzuweisen haben, auf durchaus gesunder Basis ruhen und allein dem gesteigerten Productions- und Consumtionsvermögen im Auslande zugeschrieben werden müssen." Die Stettiner Rhederei umfaßte Ende vorigen Jahres 170 Schiffe (incl. 13 Dampfer) von 24,017 Lasten, gegen Ende 1852: 167 Schiffe mit 22,875 Lasten. Im Bau begriffen waren, als der Bericht abgeschlossen wurde, 8 Schiffe von 1470 Lasten Tragfähigkeit. In dem Hafen von Swinemünde sind 1853

	eingelaufen		ausgelaufen
Seeschiffe fremder Flagge	938 mit 75,789 Lst.	—	907 mit 73,460 Lst.
„ preuß. „	884 „ 94,154 „	—	807 „ 88,926 „
Küstenfahrer	576 „ 7,834 „	—	545 „ 7,388 „
Dampfschiffe	123 „ — „	—	123 „ — „
	2521 mit 177,827 Lst.	—	2382 mit 169,774 Lst.
gegen 1852	2241 „ 159,780 „	—	2242 „ 164,625 „
in Ballast 1853	175 „ 11,118 „	—	488 „ 55,384 „
„ 1852	217 „ 11,685 „	—	689 „ 78,470 „

der Werth der

	Importation		Exportation
1853	13,227,600	—	12,972,800 Rthlr. pr. Crt.
1852	13,447,000	—	7,666,200 „ „

Die Königsberger Rhederei zählte am Schlusse des Jahres 39 Schiffe (incl. 2 Dampfer) von 5,144 Lasten. In Pillau sind

	eingelaufen		ausgelaufen
Seeschiffe	1009 mit 49,372 Lst.	—	1014 mit 53,355 Lst.
gegen 1852	880 „ 49,729 „	—	852 „ 49,729 „

in Königsberg selbst durch den holländischen Baum

	eingelaufen		ausgelaufen
Seeschiffe	794 mit 2,508	—	794 mit 2,498 Lst.
gegen 1852	646 „ 2,946	—	646 „ 2,946 „

Werth der

	Importation		Exportation
1853	7,200,000	—	6,400,000 Rthlr. pr. Crt.
1852	7,000,000	—	3,900,000 „ „

Einen Gegenstand ständiger Beschwerde sowohl für den Einfuhr- als Ausfuhrhandel der Ostseehäfen bildet, wie bekannt, der Sundzoll, der mehr und mehr in dem Verhältniß sein Gewicht drückend empfinden läßt, als durch Ausdehnung des Eisenbahnnetzes die Transportkosten zu Land sich verwohlfeilen und das Hinterland dadurch in den Stand gesetzt wird, seinen Austauschverkehr mit dem Auslande auf anderen Wegen, als der natürlichen Wasserstraße, zu vermitteln. Dänemark beutet die ihm durch die nachsichtige Schwäche der europäischen Diplomatie gestattete Meersperre in der egoistischsten Weise aus. Während nach einem dänischen Reichsgesetze transatlantische Schiffe und deren Ladungen (mit Ausnahme von Rum und Arrac) von dem Zolle frei sein sollen, insofern sie in inländischen Häfen löschen, seufzet der preußische Handel unter Tarifsätzen, welche die Schranken der ursprünglichen Verträge selbst übersteigen. Salz zahlt gegenwärtig in mehreren Sorten 9—12 pCt., Heeringe 2 pCt., Bruch- und Gußeisen 3½—5 pCt., Baumwolle und Twiste 3—4 Procent, Spiritus und Branntwein 4—6 Procent vom Werthe. „Rheinweine wagen es gar nicht oder höchstens incognito im Sunde zu erscheinen, da die billigern Sorten, welche im Handel am meisten vorkommen und am ersten den Wasserweg einschlagen, 5—10 Procent vom Werthe zu zahlen haben." Jede Erleichterung, die dem Handel im Allgemeinen durch Ermäßigung der Zollvereinszollsätze zu Theil wird, wirkt als Einfuhrserschwerung für die Ostseehäfen. Denn der ihnen zugestandene Zollrabatt vermindert sich alsdann, der Sundzoll aber bleibt unverändert und die Differenz der Bezugskosten auf diesem Wege wird somit proportional größer. Die Vertreter des Handelsstandes dieser Orte befinden sich also, wie sie mit Recht bemerken, in der widersprechenden Stellung, nach der einen Seite hin den höchsten Staatsbehörden für die gewährten Verkehrserleichterungen im allgemeinen Interesse ihre Anerkennung zu Theil werden lassen zu müssen, während sie zu gleicher Zeit den Ausfall der betreffenden Artikel in der eigenen Einfuhr zu beklagen haben. „Es kann nicht überraschen, daß ein Krebsschaden, der so tief im Fleische sitzt, wie dieser Zoll, trotz aller abschlägigen Bescheide immer von Neuem Veranlassung giebt, die Hülfe der Staats-Regierung anzurufen. Ausgleichungen im Rabatt können so wenig wie Verminderung oder Beseitigung einzelner Abgaben im Sunde von wesentlichem Nutzen sein. Die Ablösung aller Zölle im Wege der Verhandlung mit Dänemark oder die Umgehung des Sundes durch eine Canalanlage längs

der schwedischen Küste erscheinen dabei fast als die einzigen Mittel, die zum Ziele führen können. Der letztere Plan ward bereits vor Jahren angeregt, aber die dazu nöthigen Vorarbeiten, welche sich natürlich nicht ohne Mitwirkung der schwedischen Regierung beschaffen lassen, sind entweder gar nicht oder doch nur höchst unvollkommen geliefert. Vielleicht sind ernste Vorbereitungen zu diesem Schritte schon genügend, um Dänemark auf das Gefährliche derselben für seine Interessen aufmerksam und dadurch zum billigen Vergleiche mehr wie bisher gestimmt zu machen.“ Wir haben dieses Canalisirungsplanes nur Erwägung gethan, um zu zeigen, wie weit es gekommen sein muß, wenn Menschen leichter die von der Natur aufgestellten Schwierigkeiten überwinden zu können glauben, als die Fesseln zu brechen, welche menschliche Willkühr der natürlichen Freiheit angelegt hat. Wir behalten uns vor, auf die Sundzollfrage nächstens ausführlich zurückzukommen, welche nicht nur vom deutschen Interesse aus so dringend wie irgend eine andere die Beachtung der Staatsmänner verdient, wenn vielleicht in der Kürze sich Gelegenheit zu einer friedlichen Lösung verwirrter europäischer Verhältnisse oder zur Zerhauung des Knotens darbieten sollte.

Wir übergehen eine Reihe von Desiderien mehr örtlichen Charakters, welche die uns heute beschäftigenden Berichte zur Erleichterung der Wasser- und Landcommunication vorbringen, um noch Raum zu behalten für die Kritik, welche beide gleichmäßig über die positiven und negativen Resultate der neuesten Zollvereinsgesetzgebung aussprechen. „Die Hoffnungen, welche die Ostseeprovinzen auf die letzte Zollconferenz gesetzt hatten und zwar wegen Herabsetzung der Eisenzölle, wegen Aufhebung der Durchgangssteuer, sowie des Zolles auf Getreide, desgleichen wegen Aufhebung der Eingangssteuer auf Steinkohlen sind leider nicht in Erfüllung gegangen.“ (Königsberg.) „Dem Oesterreichischen Vertrag ist zwar in mancher Beziehung die freihändlerische Richtung nicht abzusprechen, es war aber für Preußen durchaus kein sichtbarer Grund vorhanden, dieselben Vortheile, welche man nach einer Seite hin dem Verkehr einräumte, nicht überall eintreten zu lassen.“ — „Die große Begünstigung der einheimischen Zuckerproduktion ist zwar durch die neueste Zollgesetzgebung in mäßigere Schranken verwiesen, aber es ist jedenfalls ein Irrthum, wenn damit die Erwartung verbunden gewesen sein sollte, den überseeischen Zuckerhandel, welchen wir schmerzlich vermissen, in irgend erheblicher Art wieder zu uns zurückkehren zu sehen. Nur eine völlige Gleichstellung beider Zuckerarten in der Steuer, wie sie in andern Ländern besteht und wie sie im Interesse der Finanzen auch bei uns wünschenswerth wäre, kann den Handel mit fremdem Zucker wieder in Aufnahme bringen.“ (Stettin.) Die Aufhebung des Durchgangszolles wird, wenn dieselbe nicht alsbald allgemein eintreten sollte, besonders für Roh- und Brucheisen empfohlen und bedauert, daß die anerkennenswerthe Zollherabsetzung für Wolle beim Ausgang nicht auch auf andere Artikel, namentlich Lumpen, Anwendung gefunden habe. Beide Städte hoffen endlich noch, daß ihnen bald nach Maßgabe des Septembervertrages freie Niederlagen zu Theil werden. Wir wollen den Wunsch hinzufügen, daß es ihren überzeugenden Gründen gelingen möge, bei der Herstellung dieser Freihäfen Einrichtungen durchzusetzen, welche die Einsicht der Zollvereinsverwaltung erkennen lassen, daß die Steuerhebung sich den Bedürfnissen des Handels und nicht diese jener anzubequemen haben.

Revenuen des Zollvereins im Jahre 1853.

Die zur gemeinschaftlichen Theilung gestellten Brutto-Zolleinnahmen, ohne Abzug des Präcipuums von 300,000 Thlrn. für Preußen, betrugen

im Jahre 1852	24,469,721 Thlr.
„ „ 1853	22,016,154 „
also weniger in 1853	2,453,567 Thlr.

Diese Mindereinnahme zeigt sich:

1. bei den Eingangsabgaben mit	2,551,202 Thlr.
2. „ „ Ausgangsabgaben „	34,639 „
zusammen	2,585,841 Thlr.
wogegen die Durchgangsabgaben ein Mehr lieferten	132,274 „
bleibt eine Mindereinnahme	2,453,567 Thlr.

welche einem Rückgange von 10 pCt. gleichkommt.

Diese erheblich geringere Einnahme vom Eingangszolle wird theils dem Umstande zugeschrieben, daß im ersten Quartal der gewöhnliche Frachtverkehr, wegen des starken Schneefalls fast ganz gehemmt war und die Eröffnung der Schifffahrt sehr verspätet stattfand. Ferner haben die sich stets vermehrenden Differenzen im Osten, in Verbindung mit den schon seit lange bestehenden ungünstigen Conjuncturen, zur Stockung des Handels wesentlich beigetragen und die gesteigerten Preise aller Lebensbedürfnisse haben den Consum auf das Nothwendigste beschränken müssen. In erhöhtem Grade haben aber die Mindereinnahmen veranlaßt, die Herabsetzung der Tarifsätze mehrer wichtiger Einfuhrartikel: Wein in Fässern, roher Kaffee und Kaffeesurrogate, Tabaksblätter und Stengel. Hierdurch ist ein Ausfall entstanden von 1,600,000 Thlr. Es kommt hierzu die Suspension des Eingangszolls von Getreide, Hülsenfrüchten, Mehl und anderen Mühlenfabrikaten, von geschältem und ungeschältem Reis. Die Vergütungen für exportirte Gegenstände haben die des Jahres 1852 überstiegen um 260,000 Thlr. Am beträchtlichsten und zwar über 10 pCt. waren die Mindereinnahmen in Nassau, Braunschweig, Kurfürstenthum Hessen, Thüringen, demnächst im Großherzogthum Hessen, Baden, Baiern und Preußen. Besonders folgende Gegenstände sind in geringerer Quantität verzollt worden:

1. Kaffee, roher und Kaffeesurrogate haben weniger geliefert	814,105 Thlr.
2. Geschmiedetes Eisen	324,174 „
3. unbearbeitete Tabaksblätter	287,187 „
4. Reis, geschälter und ungeschälter,	203,517 „
5. Trockne Südfrüchte	185,636 „
6. Rohzucker	134,445 „
7. Gewalkte wollene Waaren	83,340 „
8. Butter	82,346 „
9. Talg	58,536 „
10. Syrup	55,484 „
11. Menige	53,141 „
12. Franzbranntwein	43,120 „
13. Gewürze	33,866 „
14. Rohes Leinengarn	28,109 „
15. Grobe geschmiedete Eisenwaaren	26,910 „
16. Wein	23,792 „
17. Wollenes Garn	22,360 „
18. andere minder wichtige Artikel	112,662 „

Unter den ermäßigten Artikeln hat nur beim Wein eine erhebliche Steigerung des Eingangs stattgefunden, welche 10 pCt. übersteigt. Sehr bedeutend sind unbearbeitete Tabaksblätter zurückgewichen, vom rohen Kaffee gilt dasselbe. In Schlesien ward Tabak insbesondere deshalb weniger eingeführt, weil in Ungarn das Tabaksmonopol Platz gegriffen hat. Bei Südfrüchten kommt die Mißernte in Betracht und die dadurch eingetretene Preiserhöhung. Die Einfuhr von Wollenwaaren hat sich um 15 pCt. vermindert, was durch die Annahme erläutert wird, daß solche immer mehr durch die gleichartigen vereinsländischen Waaren ersetzt werden; indessen ist es bemerkenswerth, daß die Mindereinnahme aus diesem Artikel beinnahe vollständig durch den Mehrertrag ausgeglichen worden ist, welchen die größere Einfuhr von bedruckten Wollenwaaren, Baumwollenwaaren und Seidenwaaren geliefert hat. Butter ist mehr von Schlesien als von Mecklenburg bezogen; Mecklenburgische Butter findet einen besseren Markt in Hamburg.

Die gegenwärtigen Zeitumstände geben wenig Hoffnung, daß die Eingangseinnahmen im Jahre 1854 sich vermehren werden, außer den allgemeinen ungünstigen Conjuncturen, die den Handel und Verkehr bedrohen, wird sich die starke Aufhäufung von Waaren bemerklich machen, die im Steuerverein bis zum 1. März 1853 stattfand, um vom 1. Januar 1854 an den ehemaligen Steuerverein und den alten Zollverein zu versehen.

Die Mindereinnahme im Ausgangszoll ist entstanden durch geringeren Verbrauch, mithin Ausfuhr von Schafwolle, in England, wo mehr australische Wolle consumirt wird.

Das Mehr der Durchgangsabgaben von 132,274 Thlr. gründet sich auf zugenommenen Transport von Eisenbahnschienen nach Polen, vermehrten Transit von Zink und Zinkblei aus Polen. Um mehr als 50 pCt. ist der Transit zurückgeblieben in Sachsen, wegen des geringeren Durchgangsverkehrs in roher Baumwolle, Colonialwaaren, Roheisen und Eisenplatten. In der Rheinprovinz und Baiern hat sich der Transit gehoben, welches hauptsächlich dem stärkeren Gütertransport auf der Rheinischen und Cöln-Mindener Eisenbahn, im internationalen Verkehr zwischen England, Frankreich und Belgien einerseits, und Rußland und Oesterreich andererseits zugeschrieben wird.

Oesterreichs Staatshaushalt in den letzten zwei Jahren.

Nach dem in der Wiener Zeitung veröffentlichten amtlichen ausführlichen Ausweise gestalten sich die Finanzen Oesterreichs in den letzen beiden Jahren wie folgt:

	Im Verwaltungsjahre 1853	1852
	Gulden	
Ordentliche Staatseinnahmen	235,930,102	224,806,268
Ordentliche Staatsausgaben	286,313,610	274,587,121
Abgang	50,383,508	49,780,853
Außerordentliche Einnahmen	1,206,891	1,558,840
Außerordentliche Ausgaben	7,647,018	5,225,318
Abgang	6,440,127	3,666,478
Faßt man die Ergebnisse der ordentlichen und außerordentlichen Gebahrung zusammen, so ergiebt sich nachstehendes Resultat:		
Hauptsumme der Staatseinnahmen	237,136,993	226,365,108
Hauptsumme der Staatsausgaben	293,960,628	279,812,439
Gesammtabgang	56,823,635	53,447,331

Das Deficit im Verwaltungsjahre 1853 war demnach gegen jenes im Verwaltungsjahre 1852 größer um .... Fl. 3,376,304

wovon auf die ordentliche Gebahrung	„ 602,655
und auf die außerordentliche	„ 2,773,649

entfallen.

Unter den Einnahmen sind jedoch diejenigen aus den Creditoperationen, unter den Ausgaben diejenigen für Bauten u. s. w. nicht inbegriffen. Die Abrechnung dieser Posten ergiebt:

	im Verwaltungsjahre 1853	1852
Besondere Zuflüsse:	Gulden	
a) durch Vermehrung der fundirten Schuld....	68,180,771	101,507,789
b) durch Vermehrung der schwebenden Schuld.	7,266,549	7,406,866
c) durch Vermehrung der Schuld an die Bank	—	25,236,950
d) durch mehr eingezahlte als verwendete Grund-Entlastungsgelder in den deutschen und slavischen Kronländern	9,095,352	10,877,010
e) durch Verwendung vorhandener Cassenmittel.	26,606,684	—
Zusammen...	111,149,356	145,028,615

Hievon wurden verwendet:	Im Verwaltungsjahre 1853	1852
	Gulden	
a) zur Deckung des ordentlichen und außerordentlichen Abganges	56,823,635	53,447,331
b) zur Tilgung der 2percent. Schuld an die Bank.	12,000,000	—
c) Einlösung von Staatspapiergeld..........	14,305,106	42,051,497
d) zur Tilgung von Wechselschulden.........	33,883	2,620,635
e) zur Berichtigung von Dazentschädigungs-Capitalien	372,551	107,400
f) zur Berichtigung von Laudemial-Entschädigungscapitalien	2,543,299	—
g) zum Bau und zur Betriebsmittelerweiterung der Staatseisenbahnen und Telegraphen, dann zur Einlösung von Privateisenbahnen.....	21,419,020	18,633,492
h) zu Vorschüssen auf Urbarial-Enschädigungen in Galizien und den ungarischen Kronländern	3,651,862	5,668,441
i) zu anderen Vorschüssen so wie zur Vermehrung der Cassenmittel	—	22,499,819
Summe wie oben...	111,149,356	145,028,615

Es kann nicht genug anerkannt werden, daß die österreichische Verwaltung unter politischen Institutionen, welche sie hierzu keineswegs verpflichten, ihren Finanzangelegenheiten eine solche Oeffentlichkeit giebt. In dieser Oeffentlichkeit liegt ein großer Hebel ihres Credites und selbst das Zugeständniß eines wachsenden Deficits, wie es in der Vorlage stattfindet, wirkt beruhigend, gegenüber den Ansichten die über die Größe des Deficits von 1853 verbreitet waren. Was der Veröffentlichung ihren besonderen Werth giebt, ist die Schnelligkeit, mit welcher sie stattfindet und welche z. B. bisher von der preußischen Finanzverwaltung vergeblich erhofft wurde.

Die Zeitereignisse, die gewaltigen Reformen in der Landesorganisation erklären zu Genüge die Größe des österreichischen Ausgabebudgets. Wir glauben jedoch, daß dieselbe im engen Zusammenhange auch mit den Valutaverhältnissen steht. Wenn das Geld um ¼ oder ⅓ weniger werth ist, so sind natürlich alle Auslagen um den gleichen Betrag oder selbst in höherem Verhältnisse größer und war der Durchschnitt des Silberagios im vorigen Jahre 25 pCt., so würden auch die Ausgaben von 286 Mill., in Silber nur ca. 215 Mill. betragen haben. Dieser Unterschied wächst natürlich mit dem Agio und der Agio dagegen wieder mit dem Unterschiede, den er veranlaßt und so treibt ein Factor den andern, vielleicht zu unerträglicher Höhe. Hierin liegt der Grund und die Rechtfertigung für alle Maßregeln, welche zur Ordnung der Valutaverhältnisse getroffen werden, keine, so theuer sie scheinen mag, kann an Kostspieligkeit das bestehende Uebel übertreffen. Ein Anleihen von 200 Mill. Gulden, selbst wenn es sich auf 10 pCt. Zinsen berechnen würde, wäre, wenn dadurch die Silbervaluta hergestellt werden könnte, ein entschiedener Gewinn für Oesterreich. Daß jetzt ein solches Anleihen eine Unmöglichkeit, der Augenblick jedenfalls ein höchst ungünstiger ist, wollen wir nicht bestreiten, ein großes Anleihen haben wir jedoch und Andere schon vor Jahren anempfohlen, die Erfahrung hat diese Ansicht nur bestätigt. In Bedrängnissen wie derjenigen der österreichischen Finanzverwaltung wird den Staatsmännern der gute Rath so massenhaft ins Haus getragen, daß sie die Zeit nicht gewinnen können, ihn anzuhören, namentlich Deutschland ist sehr fruchtbar an Staatsrettern, von welchen jeder sein Heureka hat, bei dessen Enthüllung aber in der Regel die Brauchbarkeit fehlt. Zu diesen geheimnißvollen Offenbarungen gehört das „große Anleihen" nicht. Es ist ein zu nahe liegender und — gewohnter Ausweg. Eben darum wäre es aber von hohem Interesse, wenn ein österreichischer Finanzmann erklären wollte, warum dieser Ausweg nicht ergriffen wurde?

Société générale du credit mobilier.

Der erste Rechenschaftsbericht dieser Gesellschaft weist aus:

Passiva			
Einbezahltes Capital	56,503,875 Fr.	—	Cts.
Saldo der Contocorrente und der Obligationen auf kürzere Zeit als ein Jahr	65,839,059 „	74	„
Dividenden zu bezahlen	941,356 „	87	„
Gewinnsaldo nach Abzug der à conto Dividenden	3,590,161 „	27	„
	126,878,452 Fr.	88	Cts.

Activa			
Feste Anlagen auf Renten und Eisenbahnpapiere..	15,562,483 Fr.	59	Cts.
Obligationen	21,697,165 „	54	„
	37,259,649 „	13	„
Anlagen auf feste Verfallzeiten	37,834,769 „	32	„
„ im Reportgeschäfte	45,445,539 „	45	„
Gebäude der Gesellschaft	1,233,163 „	33	„
Kassenbestand	5,105,331 „	35	„
	126,878,452 Fr.	88	Cts.

Der Gewinn von Anfang der Gesellschaft bis Ende 1853				
betrug		7,582,722 Fr.	96	Cts.
nämlich Zinsen und Gewinn auf Renten	390,827			
desgl. auf Eisenbahnpapiere	2,955,421			
desgl. auf verschiedene Actien	272,307			
Gewinn auf die Emission von Actien u. Obligat. verschiedener Gesellschaften	2,303,050			
Report auf Renten und Eisenbahnactien	1,300,849			
Verschiedene Zinsen f. zeitweilige Reporte	356,048			
Gewinn der Depositenkasse	4,221			
in Abzug kommen für				
Verwaltungssporteln	175,760			
Einrichtungskosten	47,432			
Zinsen	1,109,037			
		1,332,229 „	37	„
		6,250,493 Fr.	59	Cts.
Hievon ab Coursverlust auf Effekten im Portefeuille nach Courszettel vom 31. December		826,332 „	32	„
		5,424,161 Fr.	27	Cts.
Zins von den Einzahlungen auf die Actien à 5 pCt.		1,830,000 „	—	„
		3,594,161 Fr.	27	Cts.
ab 5 pCt. = 179,708 für Reserve und $^1/_{10}$ für die Administration		521,153 „	37	„
		Rest 3,093,007 Fr.	90	Cts.

wovon à 25 Fr. pr. Actie 3 Millionen vertheilt werden, der Rest in die Reserve kömmt.

Durch diese Dividende ergiebt sich auf die im Jahresdurchschnitt einbezahlte Summe von 300 Fr. ein Ertrag von 13.40 pCt.

In dem Berichte des Verwaltungsraths wird angekündigt, daß demnächst die Ausgabe von Obligationen au porteur auf feste Verfallzeit und im Belaufe der dafür im Portefeuille befindlichen Effekten stattfinden soll. Diese Billete werden zinstragend und dadurch zu einem Umlaufsmittel geeignet sein, daß auf denselben für jeden Tag der angewachsene Zins angegeben ist. Vorläufig sind solche Obligationen ohne diese Tageszinsen ausgegeben. Durch diese Obligationen soll im Verkehr die große Mannichfaltigkeit der von Corporationen jeder Art ausgegebenen Papiere vermindert werden, indem letztere von der Société générale übernommen und dagegen jene Obligationen ausgegeben werden. Nach den Statuten darf die Summe der Obligationen, welche weniger als ein Jahr zu laufen haben und die Guthaben der Contocorrent-Gläubiger nicht das Doppelte des einbezahlten Capitales überschreiten. Diese Bestimmung hat sich bereits als sehr unbequem erwiesen. Der Verwaltungsrath beantragt daher deren Abänderung. Ebenso beantragt er Abänderung des §. 7 der Statuten, welcher die kürzeste Verfallzeit solcher Obligationen auf 45 Tage beschränkt. Er will auch kürzere Sichten ausgeben. Das Reportgeschäft hat schon im ersten Jahre 627,705,287 Fr. belaufen und der Zinsfuß, welcher sich sonst in diesem Geschäfte auf 12 bis 15 pCt. belaufen, ist auf 2^{85} pCt. zurückgegangen.

Die Gesellschaft hat sich für bedeutende Summen bei der Actienemission des Credit foncier, bei der Vereinigung der Eisenbahnen von St. Etienne nach Lyon, von Andrezieux nach Roanne, von St. Etienne an die Loire, betheiligt, diese Bahnen, nun in die Gesellschaft des Grand central vereinigt, haben ihre Einnahmen bedeutend vermehrt. Für diese neue Gesellschaft hat der Credit mobilier ein Anleihen vermittelt. Für die Grand central und Midi Eisenbahn-Gesellschaft besorgt der Credit mobilier jetzt die Kassengeschäfte der Verwaltung, die Transferts und die Ausgabe ihrer Papiere. Die Ostbahngesellschaft hat ebenfalls einen Theil der Fondsverwaltung dem C. m. übertragen.

Die schlesische Minengesellschaft hat dem C. m. die Depositenkasse ihrer Papiere anvertraut und andere Gesellschaften des In- und Auslandes anterhandeln in Betreff ähnlicher Arrangements.

Der C. m. giebt auch Warrants Niederlagescheine für die bei ihr hinterlegten Papiere aus und sind deren 72,211 hinterlegt worden. Bei dem Staatsanleihen war die Subscription der C. m. die erste und größte.

Die Resultate des ersten Jahres widerlegen offenbar zum großen Theile die Vorurtheile, mit welcher die Gesellschaft in Deutschland betrachtet wurde. Wir finden nur einen schwachen Punkt, den nämlich der großen Menge von Effekten, deren Coursschwankung die Activa der Gesellschaft beeinträchtigen

können. Diesen schwachen Punkt hat aber der C. m. bekanntlich mit einzelnen anderen Anstalten, z. B. der preußischen Bank in Berlin gemein, welche Noten, d. h. stets fällige Verbindlichkeiten hat, die der C. m. nicht hat.

Bank in Zürich.

Die Geschäfte dieses thätigen Instituts haben sich auch in dem Jahre 1853 vermehrt. Im Vergleich mit dem Vorjahre war:

	1853 Fr.	1852 Fr.
Disconto-Geschäft	2,815,386	1,118,679
Darleihen- "	23,436,800	20,303,783
Incasso- "	4,899,245	2,652,712
Conto-Corrent Einzahlungen	63,935,796	46,070,605
" " Auszahlungen	62,924,599	46,004,960
Giro-Geschäft Uebertragungen	32,364,850	27,146,776
Durchschnitt der in Umlauf befindlichen Kassenscheine und Billets	2,296,800	1,922,000

Der Netto-Gewinn der Bank war 173,686 Fr., wovon 150,000 Fr. an die Actionaire vertheilt, 20,000 Fr. in den Reservefond gelegt und 3686 Fr. vorgetragen wurden.

Die Bank hat im October den Disconto, welcher seit mehreren Jahren auf 4 pCt. gestanden, auf $4^1/_2$ pCt, Anfang 1854 jedoch auf 5 pCt. erhöht. Den Zinsfuß ihrer Obligationen erhöhte sie im November von 3 auf $3^1/_2$ pCt. Die Vermehrung der verzinslichen Conto-Corrente und der Kassenscheine (Noten-Umlaufes) schreibt die Bank zum Theil dem Umstande zu, daß durch die Einführung des neuen Münzsystems die Kaufleute nicht mehr genöthigt seien, zweierlei Kassen zu halten.

E i s e n b a h n e n.

Inowraclaw, Mai 1854. Es sind wenige Gegenden in diesem Theile Preußens, welche von einer Eisenbahnverbindung gleichen Nutzen ziehen und gleichen Nutzen gewähren könnten, wie Inowraclaw. Es ist daher natürlich, daß die Frage hier großes Interesse erregt und es ist anzunehmen, daß sie solches in weitem Kreise habe, da es sich dabei um ein Stück Verbindung zwischen Deutschland und Polen handelt. Eine hier erschienene Denkschrift sagt darüber:

„Eine Zweigbahn von Bromberg nach Inowraclaw würde Kujavien der Ostbahn und damit dem weitern Weltverkehr näher rücken.

Kujavien treibt wesentlich Ackerbau, in den Städten Handel. Preußen hat wenig Landesstriche, mit gleich vorzüglich tragfähigem Boden; es hat auch nicht viele Kreise, deren Entwicklung in kurzer Zeit so bedeutend vorgeschritten ist. Die Einwohnerzahl des Kreises Inowraclaw, sowie Aus- und Einfuhr, nehmen von Jahr zu Jahr bedeutend zu, die Ergiebigkeit des Bodens, die Zahl und Güte des Nutzviehes jeder Gattung, sind während der 12 letzten Jahre außerordentlich gestiegen und seit Ausführung der Separationen hat überall der rationelle Betrieb der Landwirthschaft die Traditionen der Empirie verdrängt und sein Handel, von den Schlagbäumen aufgehalten, findet, da sich mit der Zunahme des Wohlstandes die Bedürfnisse der Kreisbewohner vermehrt und veredelt haben, desto lebhafteren Absatz in deren Haushalte und Wirthschaften, wie in die Läden der angrenzenden Kreise. Dies alles bezeugt, daß der Kreis die Gunst der Natur, die Absichten der agrarischen Gesetzgebung, die Resultate der Wissenschaften, wie seine eigenen Kräfte wohl erkannt und mit Erfolg benutzt hat. Er hat bedeutende Kosten nicht gescheut, bessere Verkehrswege zu schaffen, um die Ersparnisse an Zeit und Arbeitskraft dem Erwerbe zuzuwenden. Die Verbindung der Stadt Inowraclaw mit dem Kreise und dessen Umgebung ist sternförmig in 4 Chausseen hergestellt, die 5. und 6. (letztere von Kruschwitz auf die Posener) sind in Angriff genommen, eine siebente von Gniewkowo auf die Inowraclaw-Bromberger bei Kaliska, ist in Aussicht gestellt.

Nicht minder hat die Stadt kürzlich die Errichtung einer höhern Lehranstalt für nothwendig erachtet und beschlossen. Es leuchtet ein, daß der innere Verkehr und Wohlstand des Kreises durch den Anschluß an die Ostbahn sich noch unendlich steigern müßte. Die $5^1/_2$ Meilen von Inowraclaw nach Bromberg erschweren den Verkehr noch bedeutend durch hohen Transport, Verlust an Zeit und Arbeit.

Darum bedienen selbst jetzt schon viele Landleute, trotz der besseren Fahrstraßen, sich lieber der Frachtfuhren gegen Zahlung von 5 Sgr. pro Centner.

Ebenso leuchtet ein, daß die intensivere Entwicklung jedes Kreises dem ganzen Staate zu Gute kommt, und somit die Belebung der vorhandenen naturgemäßen Erwerbsmittel das vorzügliche Augenmerk des Staatsmannes sein muß.

Wenn das Capital, welches angelegt wird, um solche Erwerbsmittel zu beleben, rentirt, so ist die Gemeinnützigkeit außer Zweifel; das gehört zu den Axiomen der Volkswirthschaftslehre.

Es fragt sich daher im vorliegenden Falle zunächst, welches Capital erforderlich ist, und dann, wie es rentirt.

Nach einem der Denkschrift beigelegten Gutachten werden die Baukosten mit 1,435,200 Thlr. gedeckt.

Die jährliche Aus- und Einfuhr von Inowraclaw nach Bromberg beträgt laut ebenfalls der Denkschrift beigelegten Nachweisen 855,751 Ctr. welche à 2 Sgr. berechnet einen Transportertrag von .... 57,050 Thlr. ergeben.

Dazu kommen laut denselben Nachweisen:
An Personengeld .... 73,682 Thlr.
An ersparten Posthaltereikosten .... 6,700 "
Werden von diesen .... 137,432 "
50 pCt. auf den Betrieb und die Unterhaltung in Abzug gebracht, so bleiben .... 68,716 "
Reinertrag, welche mit 4 pCt. ein Capital von 1,717,900 Thlr. verzinsen, während das Anlagecapital nur 1,435,200 Thlr. beträgt, also hinsichtlich seiner Rente ausreichend gesichert erscheint.

Ueber die Gemeinnützigkeit der Anlage kann kein Zweifel sein; aus dem oben Gesagten folgt zunächst der unfehlbar eintretende Aufschwung des Kreises.

Ob die Bahn später sich an die bei Lowicz in Polen aufhörende Warschauer anzuschließen hat, ob es strategisch und commerziell richtig, sie nach Posen fortzuführen, wodurch Schlesien, das Großherzogthum Posen mit West- und Ostpreußen und den Häfen der Ostsee verbunden würden, muß Erwägungen überlassen bleiben die uns ferner liegen. Jedenfalls ist es wahr, daß, während eine Zweigbahn von Bromberg nach Thorn durch eine öde Waldstrecke von 7 Meilen ginge, die von Bromberg auf Inowraclaw einen ausgezeichnet fruchtbaren Kreis mit seinen reichhaltigen Umgebungen der Ostbahn nahe legte, und Thatsache schon jetzt, daß die Landwirthe des Kreises, welche der Stadt Thorn zunächst wohnen, mit ihrem Getreide bis kurz vor Thorn fahren, dort in die Chaussee nach Bromberg einbiegen, um den Vortheil der Ostbahn zu erreichen, deren Hauptb stimmung wohl die bleiben möchte, soviel als möglich Zweigbahnen auf sich zu lenken.

Es kann hier nicht im Entferntesten die Absicht sein, die Bahnlinie vorschreiben zu wollen, aber mit Rücksichten auf die Baukosten und den Seiten-Anschluß erscheint es nothwendig, auch diesen Punkt unmaßgeblich näher zu beleuchten.

Der schwierigste Punkt der ganzen Linie ist das Ersteigen der Höhe diesseits Bromberg von dem Bahnhofe aus. Die Bahn nach Nakel verfolgend bis in die Nähe des Schifffahrtscanals, diesen dann überschreitend, in einer Curve den Bergabhang anschneidend, würde sich der Aufgang am leichtesten wohl ermöglichen lassen. Ist dieser erreicht, alsdann erscheint es vortheilhaft, die Richtung nordöstlich zu nehmen, die Bromberg-Inowraclawer Chaussee in der Nähe von Strzyszek zu schneiden, den Wald am Jesuitersee links zu passiren, demnächst durch Groß-Neudorf zu gehen, in der Nähe der jetzigen Post die Chaussee zu schneiden, dort einen Halteplatz zur Aufnahme der Passagiere etc. von Labischin und des Holzes aus den Oberförstereien Wodzek und Glinke anzulegen.

Von diesem Punkte aus ist die Höhe bei Kaliska links der Chaussee schwer zu ersteigen; sie ist nicht unbedeutend und hat sumpfiges Terrain vor sich liegen.

Rechts dieser Chaussee zieht sich auf circa 300 Ruthen von derselben entfernt, zwischen Kronczkowo und Tarkowo, ein Thal bis gegen Rucewo hinauf, das vollständig geeignet ist, ohne kostspielige Erdarbeiten die Ebene K u j a v i e n s zu erreichen, und wird diese Linie zwischen Zlotnik und Krezoly durch, bei Mierzwin und Jarice vorüber verfolgt, dann wird ein Haltepunkt für Pakosc und Barcin bei Zlotnik von Nutzen sein und der Bahnhof bei Inowraclaw findet am westlichen Fuße des Hügels der Stadt, in ihrer möglichsten Nähe und an der Chaussee nach Pakosc eine sehr geeignete Stelle, welche auch in Bezug auf die Fortsetzung der Bahn über Inowraclaw hinaus sehr günstig gelegen ist.

Auf diesem Wege würde die möglichst kurze Linie verfolgt werden, es würde dem Zwischenverkehr die Hand geboten zum Anschlusse, die Zahl der durchschnittenen kleinen, den Grundankauf vertheuernden Besitzungen würde sehr vermindert werden und das Terrain selbst sich möglichst günstig herausstellen. Die Entfernung beider Endpuncte aber würde kaum 6 Meilen betragen."

Ist die jetzige für alle Eisenbahn-Bauunternehmungen ungünstige und trübe Zeit danach angethan, den Gedanken an eine thatsächliche rasche Ausführung zurückzuweisen, so wird auch nur beabsichtigt, die Frage hypothetisch festzustellen, ob bei wiederkehrender Ruhe das hier vertretene Eisenbahnproject als entschiedener, vorzüglicher Berücksichtigung werth, zu erachten sein wird.

Die Denkschrift beruht auf gewissenhaftester Ermittelung und hat dadurch einen bleibenden Werth. Wenn gegen dieselben Einwendungen gemacht werden können, so dürfte es nur dahin möglich sein, daß der bereits thatsächlich zwischen Bromberg und Inowraclaw vorhandene Güterverkehr als viel zu niedrig veranschlagt ist. Es wird nämlich die auf der Chaussee von Inowraclaw-Bromberg bewegte Fracht jährlich auf 855,751 Centn. angenommen. Viele practische Getreidehändler in Bromberg nehmen jedoch an, daß von Getreide auf diesen $5^1/_2$ Meilen Chaussee jährlich 60,000 Wispel gefahren werden, also (à 16 Centn.) an Getreide allein 960,000 Centn. Die $5^1/_2$ Meilen bringen auch jährlich an Chausseegeld ca. 12,000 Thlr. ein, womit sich wohl wenige Wegestrecken der Monarchie messen können!

Die Bedeutung jenes Getreidetransportes läßt sich am besten ermessen, wenn man den Güterverkehr anderer wohlrentirender Bahnen damit vergleicht, z. B. vom Jahre 1852, wo die Berlin-Anhaltische Eisenbahn bei 30 Meilen Länge 2,300,000 Cent. und die Berlin-Hamburger Eisenbahn bei 39 Meilen Länge 3,200,000 Centn. bei 6—8mal größerer Länge, also nur $2^1/_2$—$3^1/_2$mal so viel Gesammtgüter beförderten, als unsere Bahn im Getreidehandel allein zu erwarten hätte.

Dennoch heißt es nach sich oft wiederholenden officiösen Zeitungs- und Privatnachrichten, der Staat beabsichtige die Zweigbahn ab Bromberg in der Richtung auf Warschau über Thorn zu bauen. Also größten Theils durch einen wüsten Wald, a b g e l e g e n von jeder b e l e b t e n Handelsstraße.

Wird die Eisenbahn gegenüber Thorn anlangen, so soll noch über die Weichsel, welche dort an 2000 Fuß breit ist, eine feststehende Eisenbahnbrücke nach der Stadt Thorn angelegt werden, denn sonst wird der Grundwerth in derselben bald genug hinschwinden und eine ganz andere neue Stadt am linken Weichselufer entstehen. Dann würde sich für ganz Thorn

wiederholen, was schon zwischen einzelnen Stadttheilen dort vor sich geht: daß der Verkehr diese verlassen hat und mächtige, große, massive Wohnhäuser in unserer Zeit Stück für Stück für Einen Thaler gekauft werden konnten. Unglaublich nur, doch wahr! Fast erscheint es viel rathsamer, den Thornern sämmtliche ca. 680 Häuser der ganzen Stadt abzukaufen, als denselben eine stehende Eisenbahnbrücke über den Weichselstrom, welche viele Millionen Thaler kostet, hinzubauen. Dennoch wird die unwirthliche und unwirthschaftliche Linie nach Thorn statt der verkehrsreichen Richtung über Inowraclaw, wie es scheint, gewählt werden, und so einen neuen Beleg liefern, daß genug traurige Erfahrungen nicht hingereicht haben, bei Anlage von Eisenbahnen den rechten Weg zu lehren.

Die Stadt Bromberg ist dem Vernehmen nach auch Gegner des hier vertheidigten Unternehmens und fürchtet im engherzigen Geiste Alles zu verlieren, wenn dem Getreidebau Kujaviens eine Eisenbahn nach Bromberg geboten werde. Jene Stadt wünscht daher den Bau einer Inowraclaw-Bromberg-Bahn nie ins Leben treten zu sehen und die königlichen Behörden dagegen zu stimmen. Es scheint wirklich kaum möglich, daß eine Stadt in unserer Zeit unsäglich sich darüber ängstigen solle, wenn derselben aus einer der fruchtbarsten Gegenden, welche es in diesen Breitengraden giebt, eine Eisenbahn zugeführt wird. Doch es hat auch in Bromberg die sehr stark vertretene Ansicht geherrscht, die Chaussee aus dem fruchtbaren Kujavien nach derselben werde der Stadt viel Nachtheil bringen.

Lohnt es sich nicht, über dergleichen zu streiten, so ist es doch nöthig darüber aufzuklären, warum auch von einer Seite gegen ein Unternehmen gewirkt wird, welches doch in der That diesem Gegner den meisten Nutzen mit sichert.

— Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn hat im Jahre 1853 durch, aus den Fonds der neuen Anleihe gemachten Verwendungen ihr Anlage-Capital von 11,230,000 Thlr. auf 11,500,000 Thlr. vermehrt. Die Gesammteinnahme überstieg die des Vorjahres um 108,344 Thlr. wovon 88,162 Thlr. aus der Zunahme des Transportverkehrs. Die Ausgaben haben sich dagegen in Folge des im November 1852 eingeführten Fahrplanes ebenfalls vermehrt.

Im Vergleich zum Vorjahre stellen sich die Zahlen der 20 Meilen langen Bahn:

	1853	1852
Anlage-Capital im Ganzen	11,500,000	11,230,000
" davon in Stammactien	4,000,000	4,000,000
" " auf die Transportmeile	697,251	697,251
" " " " Meile Bahnlänge....	575,000	560,150
Jährliche Amortisation der Prioritätsactien	35,900	34,500
Bis Jahresschluß getilgt	213,200	177,300
Transportmittel, Lokomotiven	29	29
Personenwagen	79	79
Güter- und Viehwagen ..	198	196
Die Lokomotiven durchliefen Nutzmeilen ...	89,744	75,919
Es sind transportirt, Personen..........	642,473	655,801
Güter	2,104,717	1,728,996
Die Einnahmen betrugen von Personen *ℳ*	554,477	547,629
Gütern.. "	478,713	396,570
sonstige	32,507	18,154
zusammen	1,070,697	962,352
Ausgaben für die Bahn-Verwaltung	153,072	122,684
Transport- "	273,158	243,372
allgemeine "	27,073	24,262
zusammen	453,303	390,318
Die Ausgaben betrugen von der Brutto-Einnahme ....Procente	42^{34}	40^{559}
betrugen p. Nutzmeile Thlr.	5.1.7	5.4 3
Einschließlich der Zinsen erhielten die Actien pCt.	4	3½
Der Reservefond beträgt.................	250,000	200,000
Die Eisenbahnsteuer beträgt	4,210	nichts.

Der Handel Englands im Jahre 1853.

(Fortsetzung.)

Holz.

In Berücksichtigung der außerordentlichen Thätigkeit, die auf den Schiffswerften nicht nur, sondern im ganzen Baufache herrschte, kann es kaum in Erstaunen setzen, daß auch der Holzhandel im verwichenen Jahre einen Umfang erreichte, der selbst den bis dahin noch niemals erreichten des vorvergangenen Jahres noch weit hinter sich ließ; und auch für die Importeure wird das Jahr 1853 als das seit langen Jahren gewinnreichste und ersprießlichste geschildert. In Folge der starken Nachfrage, der um durchschnittlich 50 pCt. erhöhten Frachtsätze und der gleichfalls erhöhten Arbeitslöhne gingen die Preise sämmtlicher Holzarten ungeachtet der unermeßlichen Zufuhren namhaft in die Höhe. Die freie Concurrenz wendet sich mehr und mehr zu Gunsten der Baltischen Hölzer, und nehmen die Importe von den betreffenden Ländern und namentlich Preußen mit jedem Jahre in größerem Verhältnisse zu; die Vermehrung in der Einfuhr fällt in der That vorzugsweise auf Nicht-Colonial-Hölzer.

Gesammt-Einfuhr und innerer Consum betrugen:

		1851	1852	1853
Einfuhr: Colonial-Bauholz, Bretter	Loads	1,173,724	1,156,651	1,250,000
Fremdes " "	"	943,721	891,643	1,070,000
Total:	"	2,117,445	2,048,294	2,320,000
Verbrauch: Colonial-Bauholz, Bretter	"	1,175,215	1,154,256	1,250,000
Fremdes " "	"	866,599	943,120	1,026,000
Total:	"	2,041,814	2,097,376	2,276,000

Der Hafen von London nimmt seinen vollen Antheil an dieser Einfuhr und namentlich richtet sich das aus der Ostsee kommende Holz hierher; die Einfuhr des J. 1853 übersteigt die des J. 1852 um volle 33 pCt.; es liefen mit Holz beladen ein in London: 1853 Schiffe von 573,938 Tons in 1853 gegen 1,419 Schiffe von 432,428 Tons in 1852; 1,457 Schiffe von 456,421 Tons in 1851 und 951 Schiffe von 309,250 Tons in 1850; dies Letztere war die Durchschnitts-Einfuhr in London seit längeren Jahren.

Den verschiedenen Holzarten nach bestand die Einfuhr des J. 1853 aus: 4,800,000 St. fremder Dielen ꝛc. gegen 3,843,000 in 1852, 231,000 Loads fremd. Bauhölzer ꝛc. gegen 111,100 in 1852; 39,000 Loads fremd. Stäbe gegen 17,400 in 1852; eine Verringerung der Einfuhr fand dagegen statt in Colonial-Holz, nämlich 2,500,000 St. Dielen gegen 2,972,000 in 1852; von Bauholz wurden weniger importirt als in 1852 etwa 10,000 Loads. Beträchtlich hoher, als in 1852 sind jedoch andererseits die Vorräthe fremder Hölzer. Dessenungeachtet befürchtet man keine Ueberfüllung, da, wie man zuversichtlich hofft, der Verbrauch Londons, der im Jahre 1853 bereits fast doppelt so groß war wie in 1850, in gleichem Verhältniß zunehmen wird; es stieg der Verbrauch Londons von fremden Dielen und Latten nämlich von 2,115,600 Stück in 1850 auf 2,656,000 St. in 1851; 3,696,000 St. in 1852 und 3,944,000 St. in 1853. Noch stärker war die Vermehrung des Verbrauchs von fremdem Bauholz; es wurden nämlich verbraucht: 86,000 Loads in 1850, 123,000 Loads in 1851, 131,000 Loads in 1852 und 178,000 Loads in 1853. Bemerkenswerth ist, daß 54,000 Loads fremden Bauholzes exportirt wurden und größtentheils nach Australien, nachdem es hier umgesägt worden, um es den Australischen Bedürfnissen anzupassen; namentlich wurden hierzu die frischen billigen 9 und 11 Zoll dicken Dielen verwandt; ferner wurde eben dahin exportirt ein Quantum von etwa 11,000 Loads bereits verzollten Holzes ebenfalls zu Bauzwecken bestimmt. Wenn auch im Vergleich zur Gesammteinfuhr dies Quantum nicht sehr bedeutend erscheint, so verdient die Thatsache des Exports nach Australien dennoch Beachtung, denn sie dürfte nur der Anfang umfangreicherer Exporte nach dort sein und es frägt sich, ob ein solcher Export nicht vielleicht auch direct von deutschen Häfen aus vortheilhaft zu bewerkstelligen sein möchte; nur müßte allerdings nach dem Vorbilde der hiesigen Exporteure dafür Sorge getragen werden, daß sowohl das Holz, als auch die Art und Weise des Zuschneidens den Bedürfnissen des Landes, für das es bestimmt ist, genau entsprechen. Von der Einfuhr fremder Hölzer in London fällt etwa die Hälfte, 848 Ladungen von 227,531 Tonnen auf Schweden und Norwegen, dann folgt Preußen mit 462 Ladungen von 152,984 Tonn., nächstdem Rußland (Finland) mit 318 Lad. von 81,897. Die Einfuhr von Preußen uberstieg die des vorhergegangenen Jahres um mehr als das Doppelte, da sie in letzterem nur 70,011 Tonnen betrug; dessenungeachtet gingen die Preise bedeutend in die Höhe, die der Memeler Planken z. B., von denen 140,000 importirt wurden, von 14 auf 17 Pfd. Sterl.; von Fichten Bauholz wurden importirt in 1852: 51,000 Loads, in 1853 dagegen nicht weniger als 129,000 Loads; eine solche Zufuhr vermochte selbst die so gesteigerte Nachfrage nicht zu überwältigen, und es blieben bei Jahresschluß von dieser Sorte in den Docks (einschließlich der Russischen und Schwedischen) 94,886 Loads gegen etwa 48,600 in 1852. Nichtsdestoweniger hoben sich die Preise im October von 75 p. Load auf 90 Shill., den Maximumpreis und ohne Zweifel ein sehr ersprießlicher für die Importeure für Second Memel und Danzig Bauholz. Ein großer Theil jedoch des jetzigen Vorraths besteht aus geringeren Qualitäten, nämlich kleinen und kurzen Hölzern, für die allerdings keine solchen Preise zu erzielen sind. Die Importvermehrung von Preußischen Böttcher-Stäben war ebenfalls erstaunlich; denn es wurden importirt 1240 Mille Pipen- und 1990 Mille Faßstäbe gegen resp. 612 M. und 424 M. in 1852. Ungeachtet dieser außerordentlichen Zufuhren und wiewohl zur Zeit noch etwa 1,999 Mill. aller Größe auf dem Lager bleiben, halten sich die Preise äußerst fest, da die Nachfrage nach Fastagen sowohl zum inneren Bedarf als zum Exporthandel in steter Zunahme begriffen ist, weshalb selbst ein ferneres Steigen nicht unwahrscheinlich ist. Im Frühjahr war der Preis von Memel. Kron-Pipe 180 Pfd. Sterl., bei Jahresschluß dagegen 235 Pfd. Sterl. pr. Mille. Der Import Baltischer Fichten Eisenbahn-Sleepers für Contract-Lieferungen hat sich ebenfalls erweitert, da die früher hierzu verwandten Britisch-Amerikanischen Hölzer nicht zu so billigen Preisen beschafft werden können.

Nicht weniger günstig haben sich die Verhältnisse für Preußische Eiche gestaltet, n Folge des Preisaufschwunges der zum Schiffbau verwandten Canadischen Harthölzer; die Memel Eiche liefert ein billiges Material für Eisenbahnwaggons und Danzig und Stettiner Eiche wird bereits vielfach anstatt der bisherigen englischen Eiche zu Trucks verwandt, desgleichen auch zum Ausbessern der Schiffe, wenn die Preise nicht zu hoch sind, und glaubt man, daß ein größerer Import dieser Holzarten noch sehr wohl stattfinden könne, ohne den Markt zu überfüllen; ebenso wird auch Baltische Eiche als in steter und zunehmender Nachfrage geschildert. Allgemein gesprochen herrscht daher, wie gesagt, in diesem so wichtigen Handelszweige die äußerste Thätigkeit und weit entfernt, durch Speculation oder künstliche Mittel, wie es früher nicht selten der Fall war, hervorgerufen zu sein, beruht dieselbe vielmehr auf der Natur der Dinge, so daß man die zuverlässige Erwartung hegt, auch die nächste Zukunft werde nicht weniger ersprießliche Resultate liefern, vorausgesetzt, daß nicht etwa die politischen Ereignisse, die möglicher Weise eine größere oder geringere Unterbrechung des Exports aus den Baltischen Häfen zur Folge haben könnten, einen störenden Einfluß üben.

Steinkohle:

Dieser Englands Größe so wesentlich mitbedingende Artikel, dessen jährliche Produktion jetzt nahe an 40 Millionen Tonnen oder twa 800 Millionen Centner beträgt, rief im Laufe und namentlich gegen Ende des Jahres unter allen Classen der Bevölkerung eine nicht geringe Aufregung hervor, indem der Preis zu der seit langen Jahren nicht erreichten Höhe von 40 bis 44 Shill. pro Tonne, d. h., durchschnittlich 100 pCt. höher, als er 12 Monate früher war, stieg; die Ursache dieser ganz außergewöhnlichen Preissteigerung lag einestheils in den vielfach stattgehabten Strikes der Kohlenarbeiter, anderntheils und namentlich in dem Mangel an Schiffen, endlich mag auch die vor einiger Zeit in Frankreich und Belgien erfolgte Zollreduktion auf Engl. Kohle und die in Folge dessen stattgehabte beträchtlich größere Ausfuhr nach dort zum Aufschwung der Preise mehr oder weniger beigetragen haben. Die Gesammtausfuhr erhob sich auf 3,932,696 Tonnen in 1853 gegen 3,640,194 Tonnen in 1852.

In den Hafen von London wurden eingeführt in 1853 3,373,256 Tonnen oder 67½ Mill. Centner, gegen 3,330,428 Tonnen oder 66½ Mill. Centner in 1852; von diesen kamen p. Eisenbahn 629,712 Tonnen (oder 12,594,240 Centner) in 1853, gegen 377,207 Tonnen (oder 7,544,140 Ctnr.) in 1852; p. Kanal 21,644 Tonnen (oder 432,880 Ctnr.) in 1853, gegen 33,913 Ton. (oder 678,260 Ctnr.) in 1852, und der Rest zur See.

Die Produktion der Steinkohle in England erreicht jetzt die außerordentliche Höhe von 37 Millionen Tonnen oder 740 Millionen Centner jährlich, deren Werth am Produktionsorte auf 10 Mill. Pfd. Sterl., am Orte des Verbrauchs dagegen, mit Hinzurechnung der Transport- und anderer Kosten auf 20 Mill. Pfd. Sterl. geschätzt wird. Es existiren zur Zeit in Großbritanien etwa 400 Eisenwerke, die jährlich 10 Mill. Tonnen oder 200 Mill. Centner Kohlen und 7 Mill. Tonnen oder 140 Mill. Centner Eisenstein consumiren, um 2½ Mill. Tonnen oder 50 Mill. Centner Roheisen vom Werthe von mehr als 8 Mill. Pfd. Sterl. zu produciren. London allein verzehrt zum Behufe seiner Fabriken und zum häuslichen Verbrauch etwa 3,600,000 Tonnen oder 70 Millionen Centner Steinkohle; in 1850 wurden durch die Küstenfahrer transportirt nach den verschiedenen Häfen Großbritaniens mehr als 9,360,000 Tonnen oder 187 Mill. Centner und 3,350,000 Tonnen oder 67 Mill. Centner wurden nach dem Auslande und Britischen Besitzungen exportirt. In den Kohlenwerken selbst sind beständig durchschnittlich 120,000 Personen beschäftigt. Die Kohlenlager erstrecken sich für die **Britischen Inseln** über eine Fläche von zusammen 12,000 []-Meilen mit 37 Mill. Tonnen (Engl.) Prod.; **Belgien** besitzt 250 []-Meilen von 5 Mill. Tonnen oder 100 Mill. Centner; **Frankreich** 2000 Meilen von 4,150,000 Tonnen oder 83 Mill. Centner; die **Ver. Staaten** 113,000 Meil. von 4 Mill. Tonnen oder 80 Mill. Centner; **Preußen** 2,200 Meil. von 4 Mill. Tonnen oder 80 Mill. Centner; **Spanien** 4000 Meil. von 550,000 Tonnen oder 11 Mill. Centner; **Britisch-Nord-Amerika** 18,000 Meil. (Ertrag nicht bekannt). Der Export betrug in 1840 nicht mehr, als 1,606,000 Tonnen oder 33¼ Mill. Centner von einem Werthe von etwa 576,000 Pfd. Sterl.; in 1850 dagegen 3,530,000 Tonnen oder 70 Mill. Centner von 1,284,000 Pfd. Sterl. Werth. Den Ländern nach betrug der Export in 1841 nach Frankreich 451,300 Tonnen oder 9 Mill. Centner; Holland 173,378 Ton. oder 3½ Mill. Centner; Preußen 116,296 Tonnen oder 2⅓ Mill. Centner; Rußland 77,152 Tonnen oder 1½ Mill. Centner, in 1850 dagegen resp. 612,545 Tonnen (12¼ Mill. Centner); 159,953 Tonnen (3⅕ Mill. Centner); 186,528 Tonnen (3¾ Mill. Centner) und 235,198 Tonnen (4¾ Mill. Centner).

Metalle.

Eisen. Der Preis dieses wichtigsten der Metalle war im Laufe des Jahres ansehnlichen Schwankungen unterworfen, von 74 Shill. p. Tonne schott. Roheisen zu Anfang des Jahres stieg er auf 76 Shill., ging dann aber auf 48 Shill. 6 P. zurück; vom Mai bis Sept. trat inzwischen wiederum eine mehr und mehr prononcirte steigende Tendenz ein und am Schluß des Jahres erreichte er die Höhe von 81 Shill. Der Durchschnittspreis des Jahres war 61 Shill. 5 P. für Roheisen und 9 Pfd. Sterl. 7 Shill. 6 P. für Stangeneisen, d. h., etwa 20 pCt. p. Tonne höher, als der Durchschnittspreis der 5 vorangegangenen Jahre. Der Mangel an Arbeitern, der theils durch die Auswanderung vieler Minenarbeiter nach Australien, theils auch durch die vermehrte Nachfrage in den Kohlenwerken verursacht ward, in Verbindung mit den vielfachen Strikes hatte in Schottland eine Verminderung der Produktion zur Folge; es wurden nur producirt 720,000 Tonnen in 1853, gegen 775,000 Tonnen in 1852 und 1851.

Die Verschiffungen Schottischen Eisens betrugen:

nach außerhalb	314,000 Ton. in 1853,	gegen 224,070 in 1852	u. 192,670 in 1851
küstenweise....	305,650 " " "	" 109,950 " "	" 260,080 " "
An Vorrath verblieb am 31. Dec.	220,000 " " "	" 450,000 " "	" 350,000 " "

Die Produktion in England und Wales wird für das Jahr 1853 auf 2 Mill. Tonnen geschätzt; und ist dies die Durchschnittsproduktion der 3 letzt vergangenen Jahre. Während dieser 3 Jahre hat sich der Verbrauch und Export von Eisen jedoch sehr beträchtlich vermehrt und es sind daher die alten Vorräthe von Roheisen fast gänzlich aufgeräumt; namentlich ist es die immer größere Verwendung von Eisen zu Schiffsbauten, der die Vermehrung des inneren Verbrauchs entspringt; die Ausfuhr ihrerseits erfolgt in immer größerem Umfange nach Amerika, und man erwartet, daß in Folge der kürzlich stattgehabten Reduction des Einfuhrzolles auf Eisen in Frankreich und Oesterreich auch nach diesen Ländern nunmehr beträchtlich exportirt werden wird. Unter diesen Umständen ist es sehr erklärlich, daß dieser Industrie- und Handelszweig sich in der blühendsten Lage befindet und man die höchsten Hoffnungen in dieser Beziehung auch für die Zukunft hegt.

Von der erstaunlichen Vermehrung der Ausfuhr allein geben folgende aus keiner amtlichen, aber dennoch völlig zuverlässigen Quelle herrührenden Nachweise Zeugniß.

Total-Ausfuhr von Eisen aus dem Vereinigten Königreiche:

	1850 Tonnen	1851 Tonnen	1852 Tonnen	1853 Tonnen
Stangen, Bolzen und Stäbe.......	457,689	500,000	527,476	611,553
Roh........................	141,575	200,000	229,322	314,354
Draht......................	3,914	4,500	4,851	9,248
Guß........................	20,700	23,000	56,316	54,946
Geschmiedet aller Art.............	137,803	140,000	134,756	168,141
Hart-Waare und ungeschmiedetes ...	36,000	39,000	23,091	31,592
Unverarbeiteter Stahl............	10,681	11,000	14,277	18,531
	808,262	917,500	990,089	1,208,365

Von welcher Ausdehnung die Produktion von Metallen und die mit diesen in Verbindung stehenden Industriezweige sind, geht aus der Thatsache hervor, daß, unabhängig von dem ungeheuren inneren Verbrauch der Export von Metall Fabrikaten aller Art sich gegenwärtig auf 14 Mill. Pfd. Sterl. beläuft. Den bei Weitem ersten Rang unter den Metallen nimmt das Eisen ein; die aus Eisen oder Eisen in Verbindung mit anderen Metallen fabricirten Artikel, nämlich die sogenannten kurze Waaren, werden ihrem Werthe nach auf jährlich 20 Mill. Pfd. Sterl. geschätzt, und 400,000 Personen sind in deren Fabrikation beschäftigt. Der Werth der Exporte von Eisen- und Stahl-Manufakten allein beläuft sich auf 7 Mill. Pfd. Sterl. jährlich, die der Maschinen und Mühlenwerke auf 1,800,000 Pfd. Sterl. Einen weit höheren Werth noch repräsentirt das zu anderweiten Zwecken verwandte Eisen, nämlich zu Schiff-, Brücken-, Viaduct, Haus- und anderen Bauten, Gas- und Wasserröhren, Geräthschaften u. dergl. Als eine bemerkenswerthe Thatsache verdient hervorgehoben zu werden, daß, wie aus Parlamentarischen Nachweisen hervorgeht, seit der Tarifreform, durch die der fremden Industrie die Concurrenz in England mehr oder weniger eröffnet ward, die Importation fremder Manufakte dieser Art eher ab- als zugenommen hat, während die Exportation in staunenswerther Weise sich vermehrt hat.

Der Werth der **Kupfer**-Produktion im Vereinigten Königreiche beläuft sich auf mehr als 1 Mill. Pfd. Sterl, dies ist jedoch bei Weitem nicht hinreichend für den Bedarf, wie aus den Import-Nachweisen hervorgeht. In Großbritanien sind gegenwärtig 176 Kupferwerke in Betrieb, Bleiwerke 230 und das producirte Bleierz beträgt durchschnittlich 75,000 Tonnen jährlich; in 1849 erhob sich die Produktion auf 85,716 Tonnen, die einen Ertrag von 58,727 Tonnen Blei lieferten. Die Produktion von Bleierz im übrigen Europa wird auf 150,000 Tonnen geschätzt. Zinnwerke giebt es 118 in Großbritanien (in Cornwall und Devon) deren Produktion etwa 7000 Tonnen beträgt. Eine auffallende Fluctuation hat seit einigen Jahren in der Einfuhr von Quecksilber stattgehabt, in 1849 betrug die Einfuhr 2,682,592 Pfd., in 1850 dagegen nur 355,079 Pfd. und noch weniger in 1851, dagegen stieg sie wieder in 1852 und 1853 auf resp. 2,113,186 Pfd. und 1,868,120 Pfd.

Einige interessante Data bezüglich der gegenwärtigen Produktion der zur Fabrikation von **Porzellan, Erdwaaren, Glas** u. dergl. verwandten Rohprodukte dürften hier am Orte sein.

Es sind kaum 100 Jahre her, seitdem der Werth des Cornish Thon zur Fabrikation von Porzellan von Cookworth zuerst erkannt und von ihm demnächst hierzu verwandt ward, gegenwärtig bildet diese Fabrikation einen der vorzüglichsten Industriezweige Englands. Die Cornish- und Devonshire-Porzellanerde wird größtentheils in der Nähe von Bodmin und Saint-Austle gefunden. Mindestens 50,000 Tonnen werden dort jährlich producirt und in Blöcken von der Weiße des Schnees, in Kisten verpackt, in die Potterien von Staffordshire versandt. Eine vermehrte Nachfrage nach dieser Erde ist in den letzteren Jahren auch in Folge ihrer Verwendung in Calico-Bleichen und Papierfabriken entstanden, zu welchen Zwecken jetzt jährlich viele Tausend Tonnen verwandt werden. Der jährliche Total-Werth der Erdwaaren-Fabrikate beläuft sich auf 2½ Mill. Pfd. Sterl., von denen 1 Mill exportirt werden. Bemerkenswerth ist die große Quantität Kohlen, die zur Fabrikation ceramischer Waaren erheischt wird, dieselbe beträgt nämlich 750,000 Tonnen jährlich, d. h., ganz eben so viel, wie sämmtliche Eisenbahnen des Vereinigten Königreiches verbrauchen. Der Werth des zur Verzierung des Porzellans verwandten Goldes wird auf 54,000 Pfd. Sterl. jährlich geschätzt. Die jährliche Glas-Manufaktur beläuft sich ebenfalls auf 2½ Mill. Pfd. Sterl., der Export gleicher Weise auf 1 Mill Wiewohl die Einfuhr fremden Glases, hauptsächlich geringere Qualitäten, sehr beträchtlich ist, nimmt die englische Fabrikation dennoch entschieden zu, namentlich seitdem die Fenstertaxe abgeschafft ist; diese Maßregel hat sich auch der ausländischen Glasfabrikation sehr ersprießlich erwiesen, indem die Importation in Folge dessen gestiegen ist von 12,298 Centner in 1851 auf 16,967 Centner in 1852 und 27,637 Centner in 1853.

Bremens Handel.

Vergleichende Uebersicht des Werthes der Einfuhr und Ausfuhr in Lo'r.-Thlrn.

	Einfuhr:							Ausfuhr:						
	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853
Steuerverein	7319881	6084406	5502969	6377844	5784680	5923497	6378386	8032347	5331974	6643682	7510110	7401147	9218960	9381751
Zollverein	6258576	8327093	9918850	12169953	12412774	13321312	19104685	9444311	6040802	7771079	9000242	93·9482	9219616	9667669
übr. Europa u. Levante	10403514	5750530	7819834	7194882	7407155	8139532	9103475	5644691	3850988	4670087	5283860	5702172	7323907	7435501
Ver. Staaten	3943637	3153862	3998324	5039812	5911527	6564418	6693259	5233540	5551832	5741068	8184193	8510969	10094284	16677979
Brit. Amerika	—	23	—	—	—	—	—	141	1150	—	—	31577	48360	36584
Mexico	65750	50960	44232	36634	77976	145242	112960	35712	335490	204551	286924	204959	170477	167259
Westindien	3004207	2126032	1690875	3114787	2947243	3188321	3345654	813989	430922	575613	574071	468084	414448	363582
Südamerika	1076915	1045059	990423	1235873	2526324	1922740	2461797	497972	419438	353624	413155	676·48	303988	290478
Azoren, Canar. Ins. Afrika, Cap	102628	74122	38564	99609	17148	13622	51719	77754	49380	6051	52847	28572	43199	24434
Ostindien und China	492017	455591	494896	426785	379496	1052420	874415	158221	34554	27111	108285	40474	39938	76135
Australien u. Südsee-I.	18934	131	25922	2864	—	—	58456	49145	23135	15526	30646	77662	34800	73621
Fischereien	249341	108031	255515	207677	81793	130700	21423	—	—	—	—	—	—	—
Schiffsprovisionen	—	—	—	—	—	—	—	388386	270423	341769	359161	397001	486162	567501
Total	32935400	27175840	30780404	35906720	37546611	40401804	48206229	30376209	22340088	26350161	31803494	32868947	37398139	44762494

Im Handel mit Europa und der Levante betrug mithin:

	Einfuhr:							Ausfuhr:						
	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853
	23981971	20162029	23241653	25742679	25604609	27·84341	34586546	23509735	15494187	19426617	22153373	22829802	25762483	26484921
Im transatlantischen Handel:	8953429	7013811	7538751	10164041	11941507	13017463	13619683	6866474	6845901	6923544	9650121	10039145	11635656	18277573

Bei dem großen Einfluß, welchen die Auswandererbeförderung auf unseren Waarenhandel übt, wollen wir in Bezug auf diese noch folgende Notizen beifügen. Es wurden befördert:

von 1832—1846 auf 2071 Schiffen 219,127 Personen
in ....1847 „ 235 „ 33,682 „
1848 „ 207 „ 29,947 „
1849 „ 211 „ 28,629 „
1850 „ 183 „ 25,838 „
1851 „ 236 „ 37,493 „
1852 „ 339 „ 58,551 „
1853 „ 288 „ 58,111 „ *) von diesen

288 Schiffen fuhren 206 unter Bremischer, 82 unter fremder Flagge.

Wir haben in diesem Blatte wiederholt und namentlich in Nr. 109 ausführlich auf die Wichtigkeit der Dampfschifffahrtsverbindung mit Nordamerika für die deutsche Industrie hingewiesen. Zum Belege geben wir hier einige Angaben über den Werthe der von den beiden unter amerikanischer Flagge von Bremen fahrenden Dampfbooten*) im vorigen Jahre auf 10 Reisen exportirten deutschen Industrieerzeugnisse:

Tuche	1,904,275	Lo'rthlr.
Wollenwaaren	97,051	„
Baumwollenwaaren	115,455	„
gemischte Zeuge	93,170	„
Bücher und Musikalien	29,150	„
verschiedene Artikel der Industrie u. Kunstfleißes	464,525	„

*) Davon 2533 Personen auf 14 Dampfschiffen.

*) Seit vorigem Jahre fahren zwischen Bremen und den Ver. Staaten bekanntlich auch 2 Dampfschiffe unter Bremischer Flagge, über deren Thätigkeit uns jedoch zur Zeit gleich ausführliche Notizen nicht vorliegen.

Handelsbericht.

Bremen, 24. Mai. In den letzten acht Tagen kamen 37 Schiffe an, während 63 Schiffe seewärts segelten.

Importirt wurden:

Von der Südsee: 3000 Tonnen Thran, 60 Ton. Sperm-Thran, 8000 Pfd Barden, 5 Fss. Wallroßzähne.
„ Odessa: 268 Last Roggen.
„ Cette: 160 Geb. Wein, 6 Bll. Droguen, 3 Kst. Früchte, 28 Colli div. Waaren.
„ Newcastle: 1436 Stg. Eisen, 2 Anker, 2 Kb. Steinzeug, 1000 Steine.
„ Sunderland: 76½ Kb. Steinzeug.
„ North Shields: 180 Tons Steinkohlen.
„ Danzig: 7524 St. Dielen.
„ Memel: 54 Last Leinsamen.
„ Lübeck: 202 Ton. Theer, 12 St. Matten.
„ Copenhagen: 23 Kst. Tabak.
„ Warde: 160 Ton. Roggen, 120 Ton. Gerste, 50 Ton. Graupen.
„ Hamburg: 40 Ton. Thran, 40 Bll. Seegras, 1 Kst. Gummi-Arabicum, 10,000 St. Bockhörner, 10 Kst. Porter und Ale, 8 Fss., 1 Kst. Glaswaaren, 1 Parthie Zuckerschaum, 50 Sck., 35 Ton. Erbsen, 25 Sck., 24 Ton. Graupen, 65 Fss. weiße Bohnen, 95/2 Quintal Korkholz, 2 Bll. Körke, 9/1, 2/2 Ton. Leberthran, 1/1, 1/2 Both Portwein, 2 Kb. Steinzeug, 8 Geb. Schiffsbrot, 110 Ton. div. Waaren.
Von Saardam: 87 Fss. Kreide, 55 Fss. Farbewaaren, 51 Pack. Papier.
„ der Oste: 14½ Last Gerste, 6000 Mauersteine.
„ Ostfriesland: 24 Geb. Oel, 1 Kb. Zinnsalz, 34/8, 15/16 Tonnen Butter, 11 Fss. Stärke, 8 Fss. Cichorien, 2838 Colli Gußeisenwaaren, 13 Last Hafer, 27 Sck., 5 Ton. Erbsen, 5 Oxh. Genever.
„ der oldenb. Küste: 3½ Last Gerste, 2¾ Last Bohnen, 4 Packen Papier, 1 Faß Indigo.
„ der Unterweser: 42½ Last Gerste, 7 Last Hafer, 11 Last Bohnen, 28 Kf. 11 Krk. Butter.

Außerdem pr. Eisenbahn u. A. 240 Sck. Weizen, 172 Sck. Weizenmehl und 7 Sck. Buchweizenmehl.

Im Laufe der verflossenen Woche wurden von nordamerikanischen Tabaken verkauft: 25 Fss, Bay, couleurig; 59 Fss. Ohio, braun und coul.; 93 Fss. Maryland, gut ord., braun mittel braun und scrubsartig; 23 Fässer Virginy, ord. und gut ord. fett; 135 Fss. Kentucky, leicht Schneide-, gut ord., mittel und fein mittel Spinngut; 163 Fss. Stengel, gut ord. und mittel. Die Vorräthe bestehen in 731 Fss. Bay, Ohio und Scubse, 91 Fss. Virginy, 1461

Fss. Kentucky, 1111 Fss. Stengel. Von westindischen und südamerikanischen Tabaken wurden begeben: 301 Ser. Havana, mittel Deckblatt und Einlage aus erster Hand; in Auction: 90 Ser. von 7 Grt. bis 1 Thlr. 14 Grt., durchschnittlich ca. 21½ Grt. Ferner 747 Ser. Cuba, bessere Qualität, 512 Pck. Portoriko in Blättern, 40 Ser. Domingo, 25 Kist. Seedleaf, 25 Kb. Varinas in Blättern, 390 Pack. Columbia in Blättern und 74 Pack. Mexikanischen zu bisher bezahlten Preisen. Das Lager erster Hand umfaßt 950 Ser. Havana, 11,425 Ser. Cuba, 16,950 Ser. Domingo, 850 Kist. Seedleaf, 2550 Pack. Portorico in Bl., 900 Kb. Varinas in Rollen, 2975 Kb. Varinas in Blättern, 1376 Pack. Columbia in Blättern, 9675 Pack. Brasil in Blättern, 250 Kisten Florida. Das Caffee-Geschäft war im Allgemeinen belebter und fanden die an den Markt gebrachten Parthien neuen Laguayra rasch Käufer, Andere Sorten unverändert, aber nur fester im Werthe. Die Umsätze bestanden in 500 Bll. Rio u. Bahia zu 9¾ à 10⅗ Grt., 3400 Sck. Laguayra zu 10½ à 12⅜ Grt., 200 Bll. Java zu 11 à 11¾ Grt. Von rohem Zucker sind verkauft: 700 Kst. brauner, gelber und blonder Havana, 536 Sck. brauner Bahia und auf Lieferung 250 Fss. Cuba Muscovaden; dagegen von raffinirtem ca. 3500 Brode Melis und Raffinade, 300 Töpfe Candis. Nachdem die Preise für Baumwolle ermäßigt wurden, zeigte sich Kauflust und wurden 1414 Pck. Nordamerik. zum Versand begeben. Von Thee sind 14/4 Kst. Pecco verkauft. Zu bisherigen Preisen fanden ca. 1600 Bll. div. polirter Ostind. Reis, sowie 50,000 Pfd. Cuba Gelbholz Nehmer. Gewürze und Früchte ohne Belang. Von westindischem Honig wurde die erste Hand durch den Verkauf von 159 Fässern zu seitherigen Preisen geräumt. 127 Fässer Plumbago, 5 Seronen Jaloppe 10 Fässer und 20 Kisten Soya und 5 Dosen Vanille kamen zum Abschluß. Harz ist etwas billiger und sind circa 900 Fss. größtentheils auf Lieferung verkauft. Zu ermäßigten Preisen wurden ca. 250 Tonn. Leinsamen, größtentheils Rigaer, begeben. Heeringe fest im Preise, jedoch ohne erheblichen Umsatz. In Folge ungünstiger Berichte über den diesjährigen Fang der Sardellen zeigte sich für 1853r mehr Frage und fanden ca. 300 Anker zu etwas erhöheten Preisen Käufer. Von Stockholmer Theer wurde nur das Benöthigte gekauft. Zugeführte 204 Tonnen Stockholmer waren bereits vor Ankunft, unten vom Bord und hier an der Stadt zu empfangen begeben. Von Mahagoniholz haben wir mehrere Anfuhren von Manzanilla, bestehend in 550 Blöcken und 762 Stück von Gonaives zu berichten, welche nächstens in Auction gebracht werden und wovon Qualitätsbezeichnung später folgen soll. Cedernholz, wildes, wurde mehreres aus zweiter Hand mit Avance genommen. Die von Ceylon angebrachte Parthie Ebenholz von ca. 18/m. Pfd. wurde zu werthseiendem Preis gekauft, sowie auch zwei Parthien Westindisches Schildpatt genommen wurden. Pottasche ohne Veränderung und auch ohne erhebliche Verkäufe. Von Fettwaaren traf eine Ladung Thran direct vom Fischfange in der Südsee und vom Polarmeere ein. Die Kauflust wurde dafür sogleich lebhaft und konnte dieser Posten, in ca. 3000 Tonnen bestehend, noch vor Landung an einige Käufer zu 23 Thlr. verkauft werden Außerdem bestand der Umsatz in dieser Woche nur in 20/m. Pfd. Rüb- und 36/m. Pfd. Palmöl, welche auch kürzlich erst angebracht worden, zu etwas ermäßigteren Preisen. Weizen behauptet sich in den Preisen, findet aber nur für den Platzbedarf Beachtung. Roggen mußte freilich im Laufe der Woche einer weiteren Erniedrigung von ca. 5 Thlr. unterliegen, doch ging dazu alles Disponible, ca. 300 Last ab, und war am Schlusse der Woche nur zu 2 bis 3 Thlr. höheren Preisen zu kaufen, was auch in einzelnen Fällen angelegt worden ist. Gerste, Bohnen und Hafer bedingen langsam für den Bedarf und für kleine Versendungen die alten Preise.

Die heutigen Notirungen sind für: Weizen, Braunschw. u. Weser-, 210 à 220 Thlr., Elb-, Dänisch. 190 à 215 Thlr.; Roggen, 150 à 155 Thlr., Gerste, Oberländ. 112½ à 117½ Thlr., Nied. Winter- 90 à 95 Thlr., Sommer- 85 à 90 Thlr.; Hafer, Oberl. 72½ à 75 Thlr., Niederl. Grütz- und Futter- 68 à 80 Thlr.; Bohnen, große und mittel, 125 à 130 Thlr., kleine 125 à 130 Thlr.; Erbsen, gelbe, neue 165 à 170 Thlr.; amerik. Weizen-Mehl, pr. 100 Pfd. 7 à 7½ Thlr., hiesiges 6¾ à 7 Thlr.

Vermischte Notizen.

— Nach der letzten Zählung hat Preußen 8,448,871 männliche und 8,487,549 weibliche, zusammen 16,935,420 Einwohner. Der Religion nach sind vorhanden: 10,359,994 evangelische Christen, 6,332,293 römisch-katholische Christen, 1483 griechisch-katholische Christen, 14,780 Menoniten, 226,868 Juden und 2 Mohammedaner, diese in Berlin lebend. Von den Einwohnern kommen in der Provinz Preußen auf 1178.03 Quadr.-Meil. 2,583,388, Posen auf 536.51 Q.M. 1,370,174, Brandenburg auf 734,14 Q.M. 2,163,850, Pommern auf 576.72 Q.M. 1,240,347, Schlesien auf 741.74 Q.M. 3,146,770, Sachsen auf 660.63 Q.M. 1,808,389, Westfalen auf 367.96 Q.M. 1,496,366, Rheinprovinz auf 487.14 Q.M. 2,879,035, Fürstenthum Hohenzollern auf 25.51 Q.M. 65,550 Einwohner. Hiernach ist am meisten bevölkert die Rheinprovinz, 5913 Einwohner auf die Q.M., dann folgen Schlesien mit 4246, Westfalen mit 4077, Brandenburg mit 2907, Sachsen mit 2734, Posen mit 2519, Pommern mit 2153, Preußen mit 2108 Einwohnern auf die Q.M. Im Fürstenthum Hohenzollern kommen auf Q.M. 2622 Einwohner.

— Das von dem statistisch-topographischen Bureau zu Stuttgart herausgegebene Staatshandbuch enthält interessante statistische Mittheilungen, welche zum Theil in dem Staatsanzeiger für Würtemberg mit jener Sorgfalt erörtert werden, in welcher wir die Feder des Herrn Dr. Sick, Secretairs des statistisch-topographischen Instituts, zu erkennen glauben.

Indem wir auf die Quelle verweisen, entlehnen wir jenen werthvollen Arbeiten folgende Zahlen.

	Nekarkreis	Schwarzwaldkreis	Jagstkreis	Donaukreis	Königr[illegible]
Größe in Morgen....	1057024⅝	1514466	1630462	1986299⅞	618825[illegible]
" in □-Meilen...	60^{52}	86^{70}	93^{35}	113^{72}	354[illegible]
Ortsangehörige Bevölkerung:					
Evangelische.......	452331	345063	267856	142775	120802[illegible]
Katholiken	31956	128710	114614	256277	53156[illegible]
Andere Konfessionen.	414	53	32	92	591
Israeliten	2701	1953	5095	2607	1235[illegible]
zusammen	487411	475779	387597	401751	175253[illegible]
Ortsanwesende Bevölkerung:					
Zahl	501034	443872	374913	413444	173326[illegible]
Familien........	105592	100581	81049	87261	3748[illegible]
auf 1 Meile Menschen	8279	5119	4016	3636	489[illegible]
Wohnplätze:					
Städte...........	38	37	31	30	13[illegible]
Pfarrdörfer........	285	315	287	366	125[illegible]
Dörfer............	75	159	92	119	44[illegible]
Pfarrweiler........	5	6	27	83	12[illegible]
Weiler............	252	323	1051	1429	305[illegible]
Höfe	122	259	495	1614	249[illegible]
Einzelne Wohnsitze..	309	450	698	500	195[illegible]
Politische Gemeinden.......	399	514	428	572	191[illegible]
Oberamtsbezirke	17	17	14	16	6[illegible]
Gerichts- und Amtsnotare...	55	45	35	36	17[illegible]
Advokaten......	84	35	46	65	23[illegible]
Ausübende Aerzte	156	98	78	107	43[illegible]
Apotheken mit Filialen......	72	57	47	64	24[illegible]

— Auswanderung von Bremen aus im Monat April:

Nach New-York	6059	Passagiere	in 32 Schiffen
" Baltimore	1977	"	" 8 "
" Philadelphia	516	"	" 4 "
" Neworleans	1445	"	" 5 "
" Galveston	143	"	" 1 "
zusammen...	10,140	"	" 50 "

Davon führten 34 Schiffe Bremer, 8 Schiffe Oldenburger, 4 Schiffe [illegible]rikanische, 3 Schiffe Hannoversche und 1 Schiff Hamburger Flagge.

Die ganze Auswanderung von Bremen aus, vom 1. Januar bis 30. [illegible] d. J., war wie folgt:

Nach New-York	10310	Passagiere	in 58 Schiffen
" Baltimore	3558	"	" 15 "
" Philadelphia	809	"	" 6 "
" Neworleans	2541	"	" 9 "
" Galveston	335	"	" 2 "
Total...	17553	Passagiere	in 90 Schiffen

gegen 11,707 Personen in 63 Schiffen im vorigen Jahre. (Br. D. Ausw. [illegible]

— Vergleichende Uebersicht der in 1852 und 1853 von Amsterdam nach dem Rhein direct ausgeführten Güter:

	1852 Centner	1853 Centner
Kaffee	253,730	203,254
Zucker	296,830	317,050
Reis	77,257	146,045
Häute	9,196	5,247
Baumwolle	15,825	8,767
Potasche	21,835	8,820
Taback	29,599	26,660
Zinn	9,477	6,453
Thran	6,031	9,589
Indigo	759	856
Krapp	18,880	9,943
Färbeholz	27,354	21,573
Getreide	440,107	320,762
Samen	160,126	39,742
Oel	38,284	54,166
Diverse Artikel	127,331	101,789
	1,532,621	1,280,716

Vergleichende Uebersicht der in 1[illegible] und 1853 vom Rhein direct nach Am[illegible]dam angeführten Güter:

	1852 Centner	18[illegible] Cen[illegible]
Kartoffeln	5,825	9,[illegible]
Erde	88,942	94,[illegible]
Töpferwerk	11,993	24,[illegible]
Getreide	7,180	7,[illegible]
Horn	3,396	[illegible]
Holz	31,678	27,[illegible]
Käse	2,975	6[illegible]
Blei	3,242	8,[illegible]
Mineralwasser	38,414	3[illegible]
Steine	177,541	164,[illegible]
Steinkohlen	349,017	388,[illegible]
Taback	3,848	3,[illegible]
Wein	14,878	18,[illegible]
Eisen, Eisen- und Stahlsachen	239,299	98,6[illegible]
Samen	11	7,9[illegible]
Verschiedene Artikel	69,528	78,5[illegible]
	1,047,767	967,5[illegible]

Herausgegeben unter Verantwortlichkeit von C. Schünemann's Verlagshandlun[illegible]

Hierbei eine Beilage.

Druck von C. Schünemann.